第２章　海難の発生と海難原因

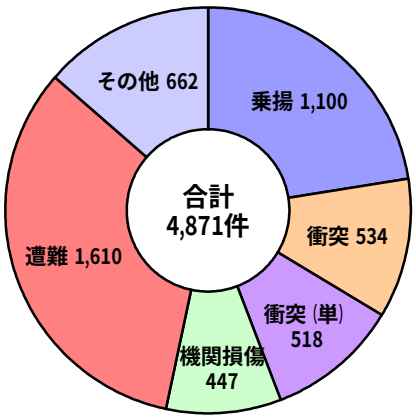
第１節　海難の発生

１　海難の発生状況

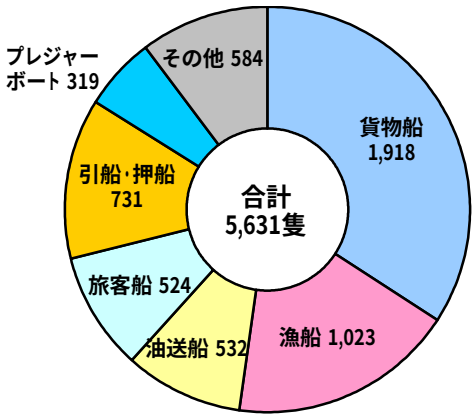
平成 17 年中に発生し、理事官が認知した海難は、4,871 件 5,631 隻で、これは前年と比べて、件数で 698 件（13%）、隻数で 843 隻（13%）とそれぞれ減少しています。

また、海難に伴う死亡・行方不明者及び負傷者（以下「死傷者等」という。）は、合計 551 人で、前年の 688 人と比べて 137 人（20%）減少しています。死傷者等 551 人中、死亡・行方不明者数は 184 人、負傷者数は 367 人で、前年の 254 人、434 人と比べて、70 人（28%）、67 人（15%）とそれぞれ減少しています。

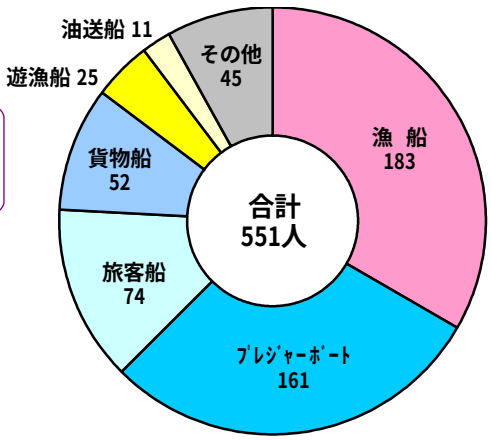
この海難発生数及び死傷者等の減少の主な要因は、平成 16 年には、観測史上最多となる 10 個の台風が日本に上陸し、それに伴う海難が多数発生しましたが、平成 17 年には、台風の影響が少なかったことが挙げられます。



海難種類別発生件数



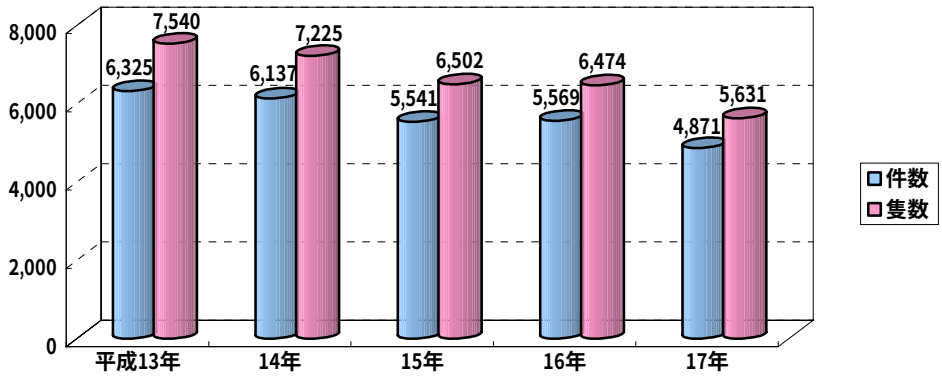
船種別発生隻数



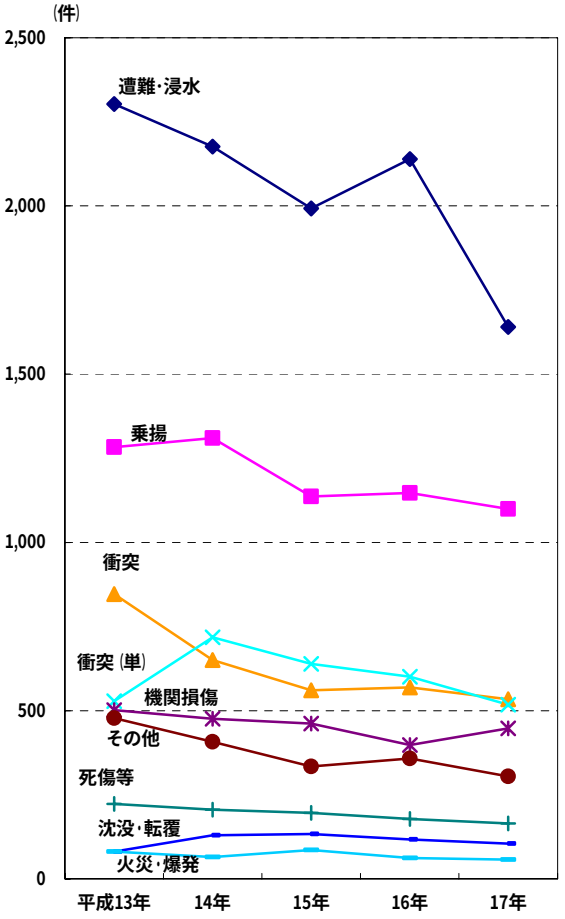
船種別死傷者等の状況

２　海難の傾向

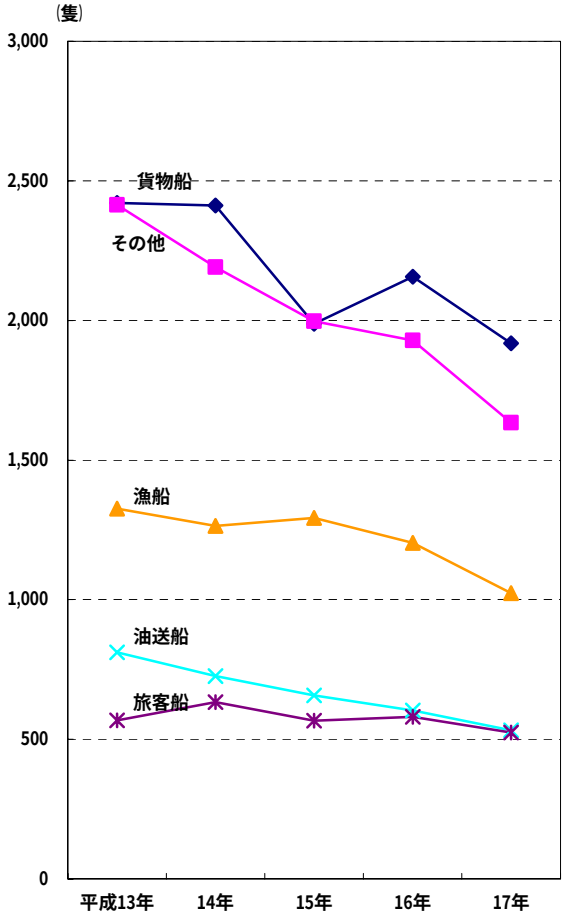
最近５年間についてみると、海難の発生件数及び隻数ともに漸減傾向にあります。



海難の発生件数・隻数の推移



海難種類別発生件数の推移



船種別発生隻数の推移

３　平成 17 年の主要な海難

平成 17 年に発生した海難のうち、主要な海難として、次の基準に該当する 22 件の海難について、それぞれ発生地点を示しました。

なお、主要な海難の概要は、**資料編第１表**(資料編 2 ページ以降)に掲載しています。

主要な海難の基準

① 5 人以上の死亡・行方不明者が発生したもの　② 旅客の死亡・行方不明者又は負傷者が発生したもの
③ 次の船舶が全損となったもの
旅客船、油送船、ケミカルタンカー、500 トン以上の貨物船、100 トン以上の漁船、
その他の特殊用途の 100 トン以上の船舶
④ 爆発又は火災で船舶の損傷が重大なもの　⑤ 社会的反響が大きかったもの

図面の番号(№)は、資料編に掲載した主要な海難の番号を示す。

● ：衝突
▲ ：乗揚
■ ：その他

№6　漁船第二栄福丸遭難

№19　漁船八幡丸・モーターボート三喜号衝突

№5　ケミカルタンカー興和丸乗組員死傷

№22　貨物船第八十五福吉丸転覆

№21　貨物船第八金栄丸
漁船第三和義丸衝突

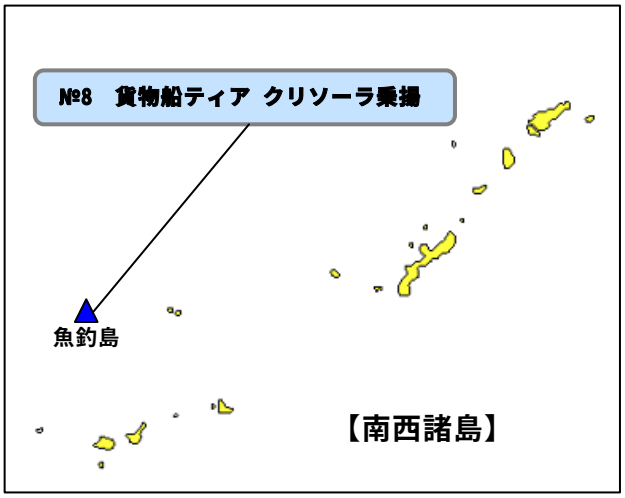
№12　油送船第二昭鶴丸・貨物船永田丸衝突

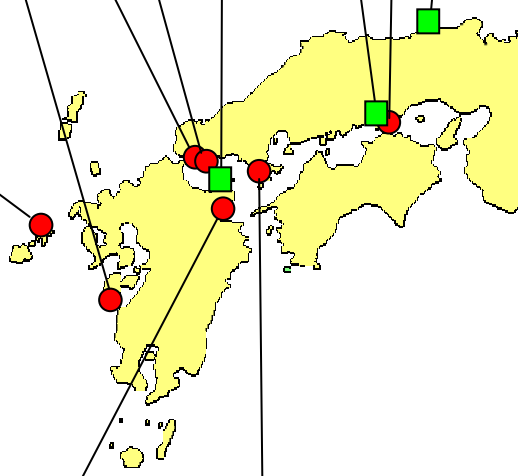
平成 17 年 7 月 9 日、液化エチレンを積載し、宇部港港外で錨泊中の第二昭鶴丸と、関門港若松区から日立港に向け航行中の永田丸が衝突した。

第二昭鶴丸は爆発を防ぐため、エチレンガスを放出した。これにより、付近海域が航泊禁止となり、上空域は航空機の飛行が自粛された。

№1　漁船第三優紀丸・モーターボート潤天丸衝突

№7　旅客船フェリーなるしお防波堤衝突





№16　貨物船アジア コンチェルト
貨物船パイン ピア衝突

№18　押船第二十八みつ丸被押台船 350 光海号
モーターボート富丸衝突

№11　漁船第三十八白運丸・貨物船チゴリ衝突
平成 17 年 7 月 7 日、ほっけ刺網漁の目的で、漁場で漂泊中の第三十八白運丸と、稚内港から韓国釜山港へ向け航行中のチゴリが、礼文島沖で衝突し、第三十八白運丸が転覆、乗組員 1 人が行方不明となった。
№10　旅客船カムイワッカ乗揚
平成 17 年 6 月 23 日、知床半島遊覧の目的で、宇登呂漁港を発したカムイワッカが、知床岬沖で反転して南下中、浅礁に乗り揚げ、乗客 22 人が負傷した。
№20 漁船第三新生丸・貨物船ジム アジア衝突
平成 17 年 9 月 28 日、さんま漁を終えて花咲港へ帰航中の第三新生丸と、アメリカ合衆国シアトル港から韓国釜山港に向け航行中のジム アジアが根室沖で衝突し、第三新生丸が転覆、乗組員 7 人が死亡、1 人が負傷した。
●：衝突
▲：乗揚
■：その他
№2　貨物船ヘレナⅡ乗揚
№17　漁船第十五大定丸火災
№9　漁船第八全功丸沈没
北緯 7 度 17 分、東経 170 度 57 分付近（マーシャル諸島）
№15　貨物船開神丸
貨物船ウェイ ハン ９衝突
№3　LPG 船たかさご２乗揚
平成 17 年 3 月 29 日、液化プロパンガス 706 トンを積載して、京浜港横浜区を発し、静岡県清水港に向け航行中、当直者が居眠りをし、同県東伊豆町大川付近の岩礁に乗り揚げた。
№4　ケミカルタンカーつばさ沈没
№13　貨物船菱鹿丸・貨物船第拾八宝来丸衝突
№14　油送船旭洋丸・ケミカルタンカー日光丸衝突

第２節　裁決における海難原因

１　海難の種類からみた原因

海難審判庁では、海難審判によって海難原因を究明し、裁決によって明らかにしています。

平成17年には、732件の裁決が行われ、前年の760件に比べ、28件減少しています。また、海難に伴う死亡・行方不明者は、93人となっています。

裁決の対象となった船舶（以下「裁決対象船舶」という。）は、1,037隻で、このうち、外国船が42隻(4%)となっています。また、裁決で「原因なし」とされた船舶が75隻あり、これらを除いた962隻の原因総数は、1,255原因となっています。

摘示された原因数をみると、「見張り不十分」が373原因(全体の30%)で最も多く、次いで「航法不遵守」が122原因(10%)、「服務に関する指揮・監督の不適切」が93原因(7%)、「居眠り」が93原因(7%)、「船位不確認」が71原因(6%)などとなっています。(資料編第2表参照)

(注) 裁決では、１隻について複数の原因を挙げることがあります。

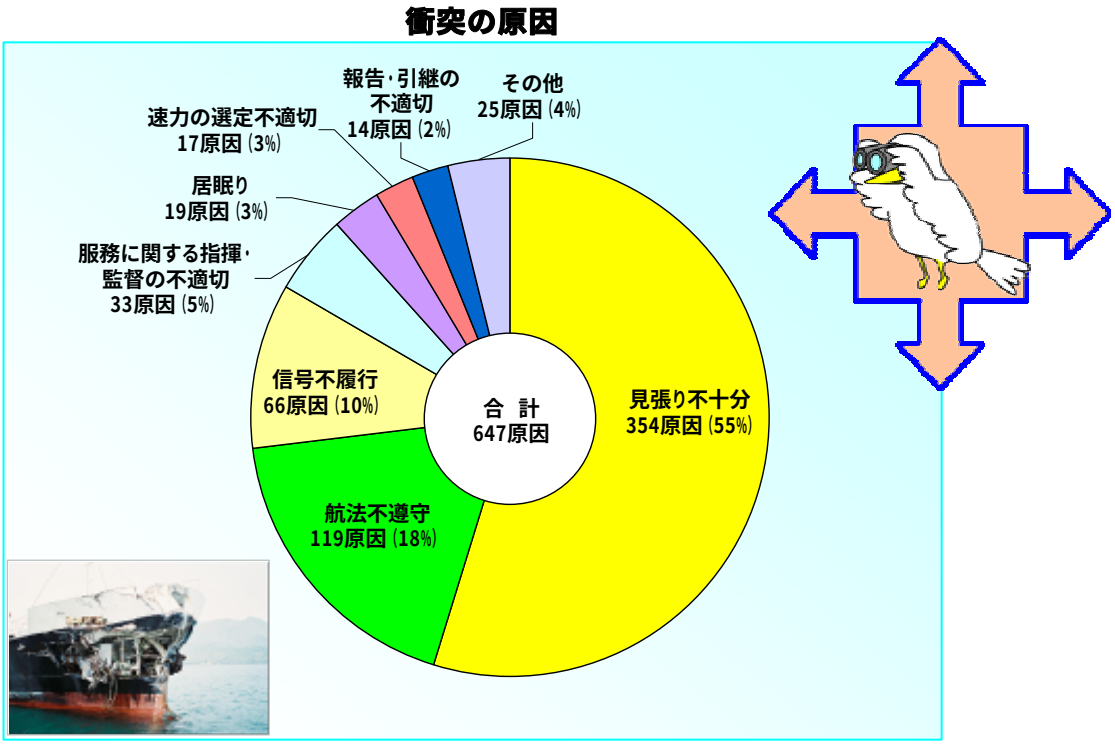
(1)　衝突

あなたの見張りが、あなたの安全を守ります！

衝突は、259件535隻で、全裁決の35%を占めており、このうち、486隻で647原因が示されています。

647原因の内訳は、「見張り不十分」が354原因(55%)と半数を占め、次いで「航法不遵守」が119原因(18%)、「信号不履行」が66原因(10%)の順となっています。

衝突原因の上位を占める「見張り不十分」と「航法不遵守」について、さらに詳細な分析を行った結果が以下のとおりです。



① 見張り不十分

「思い込みや期待」が見張りの落とし穴！

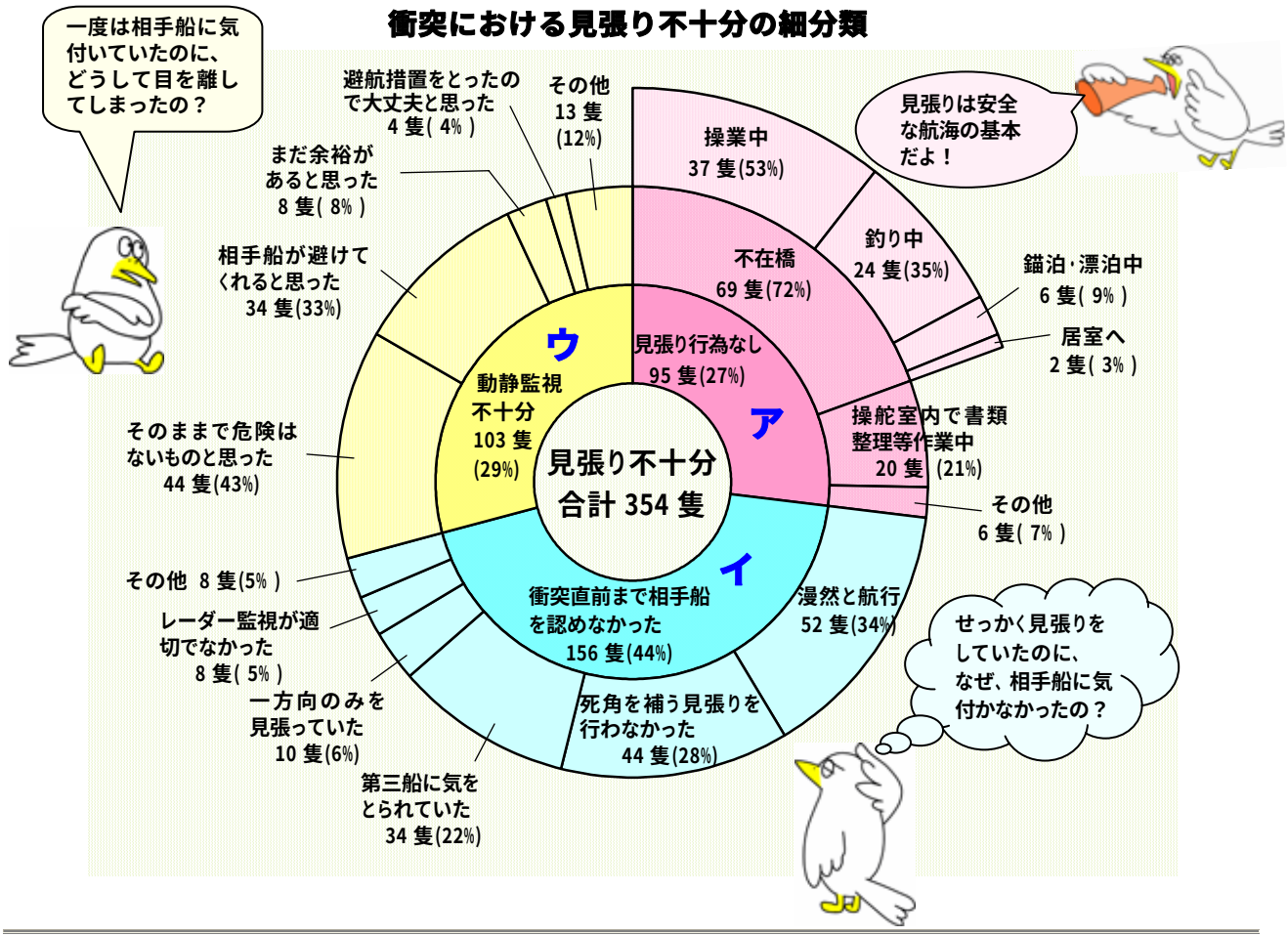
「見張り不十分」であった354隻の態様は、次の3種類に分類されます。

ア「見張りを行わなかった」もの　95隻(27%)
イ「見張りは行っていたが、衝突直前まで相手船を認めなかった」もの　156隻(44%)
ウ「相手船を認めたものの、その後の動静監視を行っていなかった」もの　103隻(29%)

アでは、「不在橋（操舵室から離れていた）」が69隻で72%を占めており、そのときの運航形態は、漁船の「操業中」が37隻(53%)、遊漁船及びプレジャーボートの「釣り中」が24隻(35%)と多く、他船の避航に期待して漁ろう作業に専念していたり、釣りに熱中するあまり、見張りがおろそかになっていたことがうかがえます。

イでは、「漫然と航行」が52隻(34%)、「死角を補う見張りを行わなかった」が44隻(28%)、「第三船に気をとられていた」が34隻(22%)などとなっており、見張りは行っていたものの、「接近する他船はいないだろう」との思い込みや、航走中に船首が浮上したりして見張りの障害となる死角が生じていたにもかかわらず、死角に隠れた部分の見張りを十分に行っていなかったケースが多くみられます。

ウでは、「一度は相手船を認めたものの、接近することはないものと思った」が44隻(43%)、「相手船が避けてくれると思った」が34隻(33%)など、初認時の安易な判断や期待から、その後の相手船の位置や進路などの動静監視を怠り、衝突に至っています。



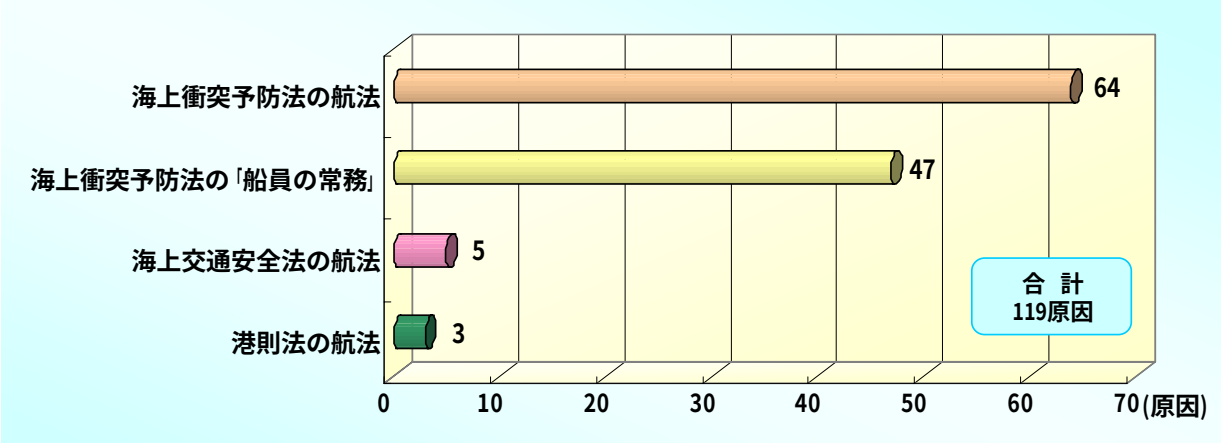
② 航法不遵守

航法を守ることが衝突予防の第一歩！

相手船を認めていたものの、航法不遵守で衝突に至った119原因の内訳は、海上衝突予防法の航法不遵守が64原因(54%)で最も多く、同法の「船員の常務」も47原因(39%)となっています。

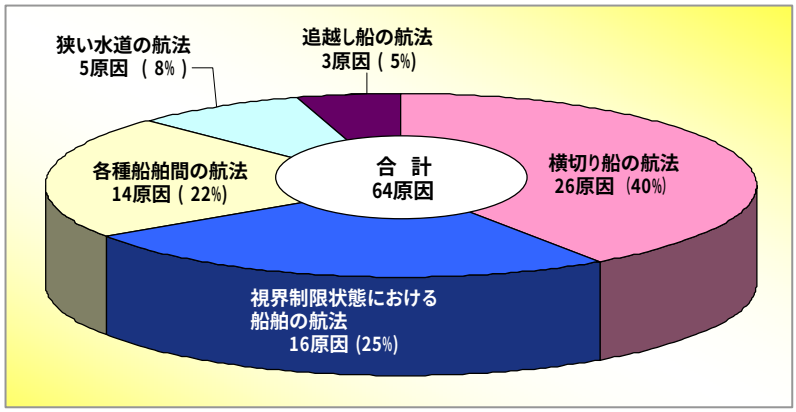
また、海上交通安全法の航法不遵守が5原因(4%)、港則法が3原因(3%)となっています。

遵守されなかった航法等の原因



海上衝突予防法の航法不遵守

海上衝突予防法の航法不遵守64原因を、それぞれの航法別にみると、横切り船の航法が26原因(40%)と最も多く、以下、視界制限状態における船舶の航法が16原因(25%)、各種船舶間の航法が14原因(22%)、狭い水道の航法が5原因(8%)、追越し船の航法が3原因(5%)となっています。



「海上衝突予防法の航法不遵守」以外の例では

「船員の常務」
錨泊・漂泊船を避けなかったものや、逆に錨泊・漂泊船が接近する他船に対して適切な避航措置をとらなかったものが多くなっています。

「海上交通安全法」
いずれも来島海峡航路で発生した衝突で、航路外から航路に入った船舶、航路を横断しようとした船舶及び航路に沿わないで航行した船舶が、航路航行船を避けなかった事例です。

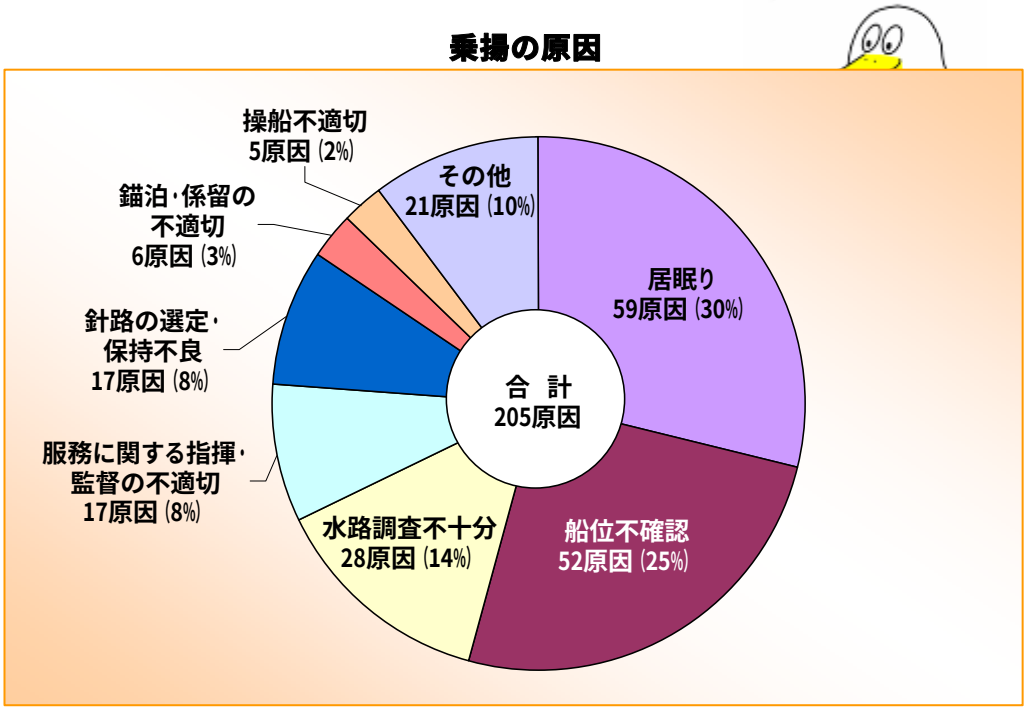
「港則法」
関門港での追越し態勢で衝突したものや、姫路港で航路に入る船舶が航路を航行する他の船舶の進路を避けなかった事例です。

(2)　乗揚

「居眠り」が 1/3 でトップ！

乗揚は、177件185隻で、全裁決の24%を占めており、その中で205原因が示されています。

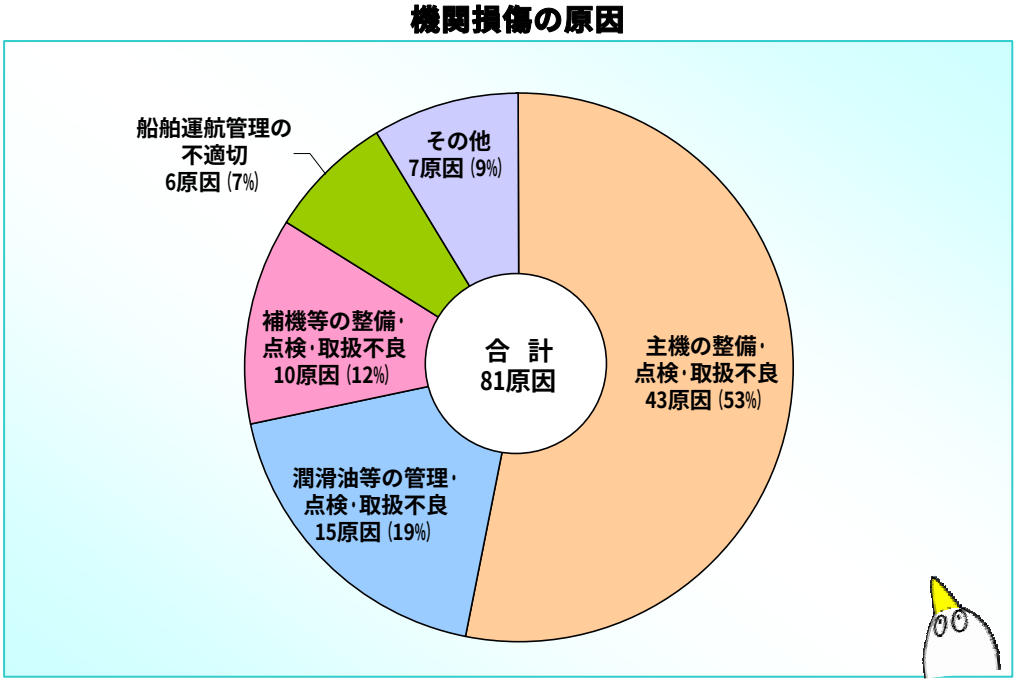
このうち、「居眠り」が59原因(30%)と最も多く、次いで「船位不確認」が52原因(25%)となっており、毎年この2原因で約半数を占めています。



(3)　機関損傷

取扱説明書を十分に活用し、整備・点検・管理・取扱いを確実に！

機関損傷は、70件70隻で、全裁決の9%となっています。その中で、81原因が示されており、「主機の整備・点検・取扱不良」が半数を占めています。

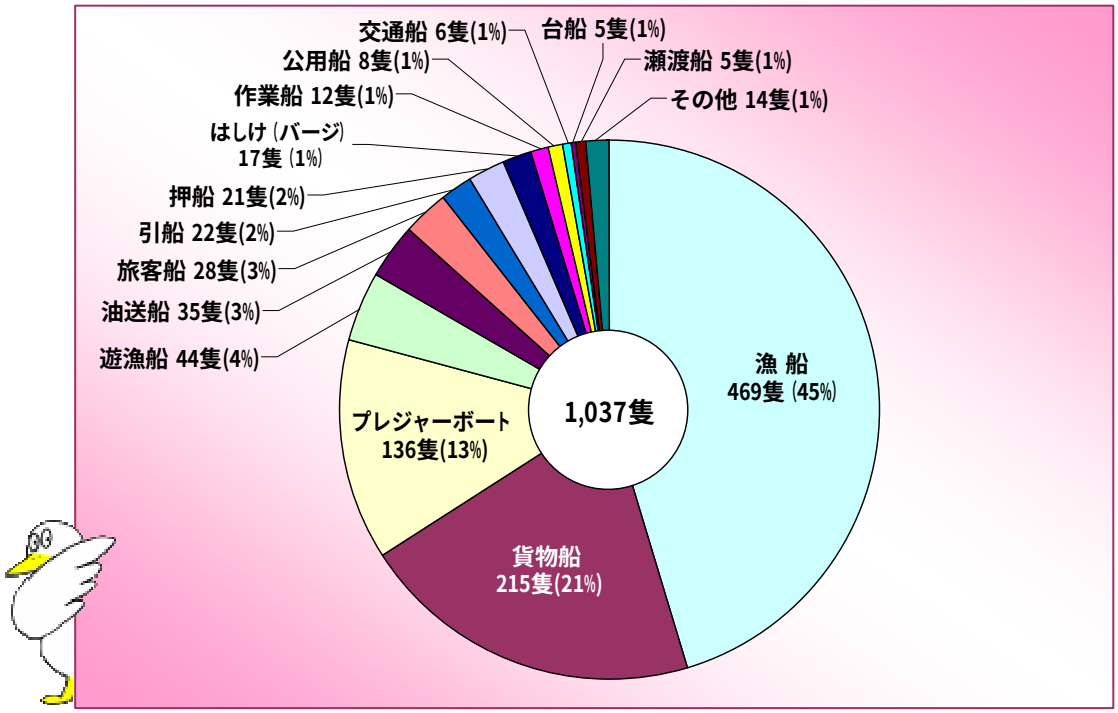


２　船種からみた原因と海難事例

裁決対象船舶 1,037 隻を船種別にみると、漁船が 469 隻(45%)で最も多く、次いで貨物船が 215 隻（21%)、プレジャーボートが 136 隻(13%)、遊漁船が 44 隻(4%)などとなっています。

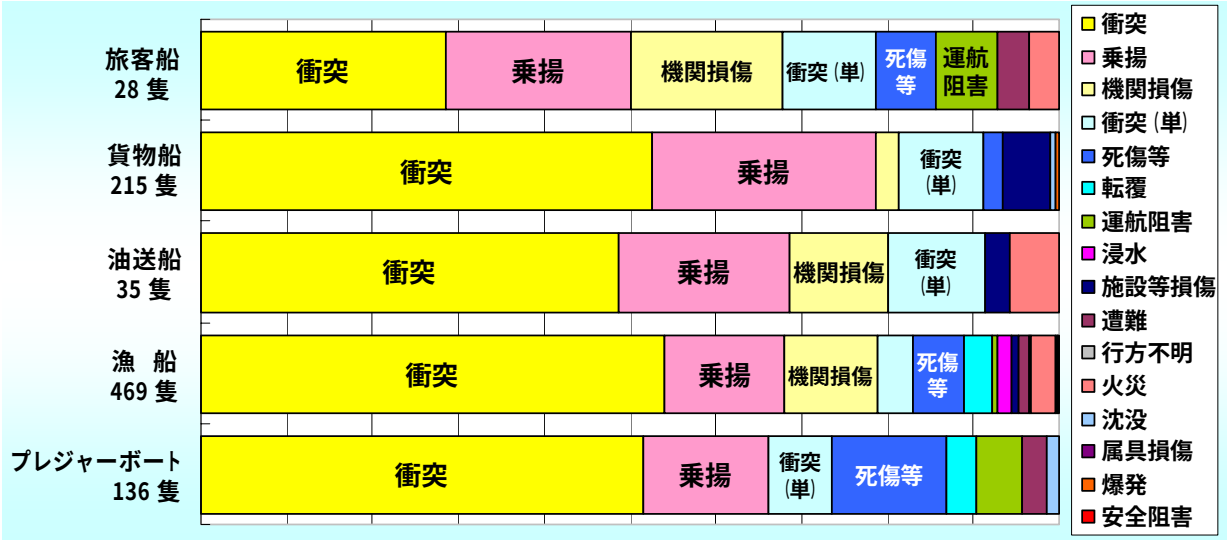
また、海難に伴う死亡・行方不明者は 93 人となっており、これを船種別にみると、漁船が 36 人(39%)、プレジャーボートが 21 人(23%)、貨物船が 18 人(19%)などとなっています。

船種別裁決隻数



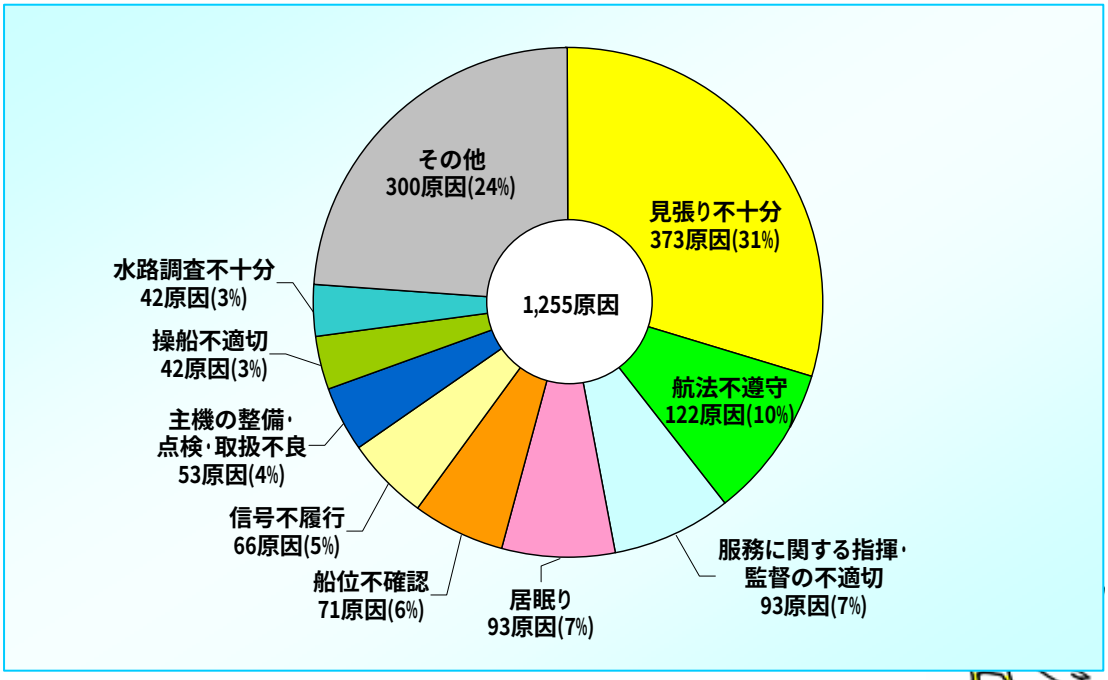
船種別に海難種類をみると、すべての船種において「衝突」と「乗揚」の割合が高くなっており、貨物船、油送船、漁船及びプレジャーボートでは、「衝突」が半数を占めています。また、プレジャーボートでは「死傷等」の割合が高いのが目立っています。(資料編第 23 表参照)

船種別の海難種類の割合



裁決で「原因あり」とされた 962 隻の原因数は、1,255 原因で、「見張り不十分」が 373 原因(31%)と最も多く、次いで「航法不遵守」が 122 原因(10%)、「服務に関する指揮・監督の不適切」及び「居眠り」がそれぞれ 93 原因(7%)、「船位不確認」が 71 原因(6%)などとなっています。

原因別の割合



各船種とも「見張り不十分」の割合が最も高くなっています。旅客船の割合が 14%と最も低く、貨物船及び油送船が 20%弱であるのに対し、漁船とプレジャーボートは、いずれも 30%台後半と、「見張り不十分」の割合が高くなっているのが目立っています。また、貨物船では「航法不遵守」と「居眠り」の割合が高くなっています。(資料編第 3 表参照)

船種別原因の割合